

## PRÉPARATION DES ÉTATS GÉNÉRAUX DE L'INDUSTRIE Industrie Aéronautique et sous-traitance

Les dernières tendances régionales identifiées par la Banque de France (novembre 2009) soulignent la poursuite du recul sensible de l'activité industrielle, notamment pour les industries des biens d'équipement, confirmant les résultats de l'enquête de conjoncture de l'UIMM Aquitaine pour le 3<sup>ème</sup> trimestre 2009.

La situation est aujourd'hui aggravée pour de nombreuses entreprises industrielles par les évolutions conjoncturelles globales, en particulier la remontée des cours des matières premières et le différentiel euro/dollar (avec un euro proche de 1,5 dollar) qui constituent désormais des handicaps structurels pour la reprise industrielle. Alors que toutes les analyses convergent à situer la parité d'équilibre de l'euro autour de 1,15 dollar, la surévaluation de la monnaie européenne, aujourd'hui de l'ordre de 25 %, pèse tout particulièrement sur certains secteurs, notamment l'Aéronautique. Ainsi, lorsqu'on compare les coûts salariaux horaires dans l'Industrie, le coût moyen dans la zone euro s'établit autour de 30 € par heure, alors qu'au taux de change actuel de 1,47 dollar pour un euro, les coûts dans la zone dollar atteignent seulement 21,8 €, soit 73 % du niveau européen. Ce différentiel, qui risque d'être durable, nourri par l'ampleur du déficit courant américain, constitue un handicap majeur pour les exportations et pour les marges des entreprises européennes. Pour l'industrie aéronautique, il se conjugue avec l'incidence de la localisation des marchés pour pénaliser les constructeurs européens et la chaîne de sous-traitance.

L'enquête de conjoncture de l'UIMM Aquitaine pour le troisième trimestre 2009 révèle en particulier l'impact de la crise sur la sous-traitance de l'industrie aéronautique au plan régional : si l'activité du secteur aéronautique et spatial avait permis d'amortir en 2008 les effets de la crise pour les industries de la métallurgie en Aquitaine, confirmant un certain « effet retard » de son incidence sur le tissu industriel régional, la situation a radicalement changé à partir de la fin de l'exercice et dès les premiers mois de l'exercice 2009. Aujourd'hui de nombreuses entreprises sous-traitantes subissent désormais de plein fouet l'effondrement de certains marchés, la baisse des cadences pour d'autres, et cette raréfaction sévère d'activité se répercute sur l'ensemble de la chaîne de sous-traitance jusqu'aux plus petites entreprises, donc sur des PMI et TPI qui interviennent aussi pour d'autres secteurs d'activité.

L'impact des difficultés actuelles du secteur aéronautique constitue désormais au regard de la structure du tissu industriel aquitain, un facteur aggravant de l'incidence de la crise sur l'industrie régionale, notamment à travers son impact sur la sous-traitance.

Pour mémoire, au 30 septembre 2009, 415 000 heures de chômage partiel avaient déjà été consommées, et près de 2 millions d'heures (1 994 100) autorisées pour les entreprises de la Métallurgie d'Aquitaine.

### **I – DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EN NOVEMBRE 2009**

*Sources : Banque de France – Enquêtes mensuelles et trimestrielles de l’UIMM Aquitaine auprès des Dirigeants d’Entreprises des industries de la Métallurgie*

Les résultats d’analyse conjoncturelle de la Banque de France d’une part, et des études sectorielles conduites par l’UIMM Aquitaine, d’autre part, sur la base des contacts directs établis avec les dirigeants d’entreprises et d’établissements industriels soulignent la convergence des constats actuels et leur caractère préoccupant pour le tissu industriel régional.

## **1. Situation industrielle en Aquitaine et dégradation des marchés de l’Aéronautique :**

La Banque de France souligne le repli d’activité dans les industries des biens intermédiaires (34 % de l’industrie régionale, notamment dans les industries de la Métallurgie) et des biens d’équipement (28,2 % de l’industrie régionale) en Aquitaine :

- S’agissant des industries des biens intermédiaires, la production continue de se dégrader dans les industries de la Métallurgie. Les carnets de commandes sont toujours très insuffisants. Enfin la réduction des prix de vente apparaît plus marquée que la baisse du coût des approvisionnements. Les fluctuations importantes à la hausse du coût des matières premières viennent aggraver cette situation, accentuant la contraction des marges des entreprises.
- S’agissant des biens d’équipement, un nouveau ralentissement a été constaté en octobre, aggravant encore la situation des carnets de commandes dans les industries mécaniques et électroniques. Dans la fabrication des équipements mécaniques, les capacités de production restent sous-utilisées depuis le premier trimestre, et les prévisions restent défavorables. Les prix des produits finis continuent de subir des pressions à la baisse et la visibilité est absente. Dans l’Aéronautique, le repli constaté au cours du premier semestre se poursuit à travers une contraction des commandes, et les entreprises ont été contraintes de recourir largement au chômage partiel. La demande, notamment étrangère, continue de se contracter et certaines commandes passées ont été différées, voire annulées. Les entreprises doivent désormais subir l’aménagement des cadences à la baisse, avec des effets importants sur la sous-traitance.
- S’agissant plus spécifiquement des marchés de l’Aéronautique, la dernière enquête de conjoncture régionale de l’UIMM Aquitaine révèle la poursuite d’un repli, désormais observé en continue depuis six trimestres consécutifs : 65 % des entreprises interrogées présentes sur les marchés de destination de l’Aéronautique ont à nouveau enregistré une baisse au cours du 3<sup>ème</sup> trimestre 2009. En outre, cette situation paraît devoir à nouveau se dégrader sur la fin de l’exercice, période pour laquelle aucune entreprise interrogée n’émet de perspectives favorables. Cette situation s’explique notamment par la chute sévère liée au repli commercial de l’aviation d’affaire et des avions de transport de fret, par les reports de

certains programmes militaires tels que l'A400M, et par la dégradation d'autres marchés tels que celui des hélicoptères.

- Concernant les marchés de l'Armement, le troisième trimestre a plutôt permis de révéler dans l'enquête de l'UIMM Aquitaine une stabilisation de la baisse d'activité sur ces marchés qui reste cependant élevée (36 % des entreprises interrogées). Les anticipations des dirigeants pour le quatrième trimestre semblent toutefois légèrement moins défavorables, une moindre proportion d'entreprises (32 % contre 36 % des entreprises interrogées) anticipant la poursuite d'une baisse d'activité (11 % des entreprises espérant une hausse d'activité).
- S'agissant des marchés industriels liés à l'activité de l'Espace, la tendance prévisionnelle défavorable anticipée par les entreprises régionales lors de la précédente enquête se confirme au troisième trimestre, 38 % des entreprises interrogées présentes sur ces marchés de destination se trouvant en situation de baisse d'activité. Cette tendance baissière était inobservée depuis début 2008 dans les mêmes enquêtes.

## **2. Évolution et perspectives des marchés du secteur Aéronautique :**

- S'agissant des **marchés des programmes des avions commerciaux pour l'aviation civile** :
  - Les résultats des compagnies aériennes, confrontées au ralentissement du trafic, connaissent en 2009 une dégradation sensible, tant sur le fret (de l'ordre de -20 %, -16 % selon l'IATA en octobre 2009) que sur le trafic passager (de l'ordre de -8 %, -5 % selon l'IATA en octobre 2009) ; le trafic aérien continue de se replier, et subit une décélération dans les zones en croissance, telles que le Moyen-Orient. Les marchés de l'aviation civile se trouvent confrontés désormais à un risque de surcapacité (évaluée en octobre selon l'UBS à 1 400 avions par an en 2009 ainsi qu'en 2010) s'étendant sur les quatre prochaines années par rapport à la croissance du trafic et aux besoins de renouvellement des avions, cette situation étant de nature à affecter les différentes lignes de produits (A380, A330, B777...). Les pertes des compagnies aériennes en 2009 seraient évaluées à 11 milliards de dollars. Dans ce contexte, les industriels doivent gérer des risques de report de livraisons et d'annulations de commandes (117 annulations enregistrées par Boeing et Airbus de janvier à octobre 2009). Par ailleurs, au cours des neufs premiers mois de 2009, Airbus et Boeing n'ont enregistré qu'un total de 330 ventes brutes contre 1 410 pour la même période en 2008. Ainsi, si les constructeurs estiment toujours être en « surbooking », ils accusent néanmoins aujourd'hui une baisse significative des ventes et des commandes nettes (annulations prises en compte), en dépit d'une limitation des annulations liée à la pratique des avances clients et aux reports de livraisons.
  - S'agissant du constructeur européen **Airbus** :
    - \* Celui-ci demeure en 2009 sur un rythme de livraisons important, de l'ordre annoncé de 490 Aéronefs par an, soit 1,5 avion par jour calendaire, le bilan des neufs premiers mois de l'exercice 2009 s'établissant à 358. Toutefois, le constructeur européen, qui a enregistré seulement 123 commandes nettes pour un objectif de

300 commandes en 2009, a du également réallouer un tiers de ses commandes en cours d'exercice. En outre, Airbus a enregistré en novembre un important report de livraisons de la part d'US Airways qui repousse au-delà de 2013 les livraisons de 54 appareils de type A320 et A330, initialement programmées à compter de 2010, représentant un montant de 2,5 milliards de dollars. L'incidence des baisses de commandes ne manquera pas de se traduire par des réductions de production et de cadences impactant de manière significative l'activité de la sous-traitance aéronautique. Ainsi, Airbus prévoit à court terme, pour l'exercice 2010 une réduction significative de ses cadences, souhaitant « stabiliser les process au cours de cette période pour préparer la reprise ». Du fait des temps de cycle et d'ajustement des cadences de fabrication, l'incidence de la crise sur la chaîne de fabrication des Aéronefs devrait se faire sentir de manière significative au cours des deux prochains exercices.

- \* Ainsi, le rythme de production des avions monocouloirs de la famille **A320** qui était initialement programmé sur des perspectives de 40 par mois, est passé à 34 avions par mois pour 2010 (Chine incluse ?). Thomas ENDERS, le PDG d'Airbus, aurait même confié que ce rythme pourrait descendre à 30, voire 28 avions par mois ; toutefois, il convient de noter qu'Airbus entend préserver ses approvisionnements longs cycles en cas de nécessité d'augmentation des perspectives de production. Cette baisse importante des cadences ne manquera pas cependant de se traduire pour la sous-traitance par un recul brutal des délais de livraison, et plusieurs PMI régionales du secteur s'attendent à devoir gérer des PSE en 2010. En effet, cette baisse des cadences qui touchait déjà depuis avril 2009 la plupart des sous-traitants engagés sur ce programme sur une base de 40 avions par mois, va les impacter encore davantage, qu'il s'agisse des sous-traitants de prestations ou de fournitures afférentes aux moteurs (CFM56-5B).
- \* S'agissant des Airbus de la gamme **A330/340**, l'A330-200 Fret a réalisé en novembre 2009 son premier vol de certification pour des livraisons qui devraient débiter en août 2010. Le modèle A330-200 Fret a toutefois subi un tassement des commandes par rapport à 2008, même si la récente commande de MNG Airlines lui permet d'envisager une vente de 67 appareils en 2009 (pour mémoire, le bilan des livraisons de l'A330 sur les neufs premiers mois de 2009 s'établissait à 53 appareils, et 9 appareils pour les A340). Les perspectives de marchés concernant les avions ravitailleurs de l'armée US, basés sur un A330 modifié, sont de nature à créer une nouvelle situation dans la concurrence Airbus/Boeing dans l'éventualité d'un partage du marché. Mais aujourd'hui, globalement, les programmes **A330-A340** qui reposaient sur un rythme de production de 10 avions par mois, ont été revus à la baisse, de plus de 15 %, de manière encore plus drastique pour le quadriréacteur A340 équipé exclusivement du Trent 500. Les cadences de production devraient s'établir désormais à 8,1 pour l'A330, et à zéro pour l'A340-500/600.
- \* **A380** : les dérapages successifs de ce programme et les problèmes de fabrication ont conduit à un retard important, de l'ordre de quatre à cinq années par rapport au rythme prévu initialement : la production devrait

s'établir sur une base de livraison en baisse d'au moins 15 %, les encours s'avérant supérieurs aux besoins. Pour mémoire, si Airbus conserverait encore 181 commandes de cet avion en portefeuille, les commandes nettes enregistrées sur les neufs premiers mois de 2009 s'établissaient seulement à 2 Aéronefs et les livraisons à 6. Airbus a toutefois annoncé qu'il livrerait en 2009 treize A380 au lieu des quatorze prévus, sur la base d'un objectif initial de 18 pour 2009. Le constructeur européen a donc du également renoncer à son objectif de livrer plus de vingt A380 en 2010. Il est désormais certain que les cadences de production seront donc inférieures aux prévisions au cours des deux prochaines années, du fait des reports de livraisons (42 annoncés depuis le début de l'année) qui impacteront également l'exercice 2011. Airbus décalant et reportant ses commandes pour les limiter, l'impact à court terme (d'ici fin 2009) peut donc représenter sur ce programme jusqu'à 100 % de baisse pour certains sous-traitants ; il en va naturellement de même pour les quatre moteurs Trent 900 Rolls Royce (moteur initial représentant 100 % de parts de marché sur les 50 premiers avions livrés) et GP7200 de GE-PW (représentant environ 40 % du marché sur la suite du programme). Aujourd'hui, Airbus détiendrait en stock pour 5 milliards d'euros d'éléments d'A380.

- \* L'**A350** qui devait entrer en 2009 en phase de réalisation sur la base d'un rythme prévisionnel soutenu de treize appareils par mois accuse un retard important et connaît un lancement industriel difficile, lié notamment à la nécessité d'affiner les spécifications techniques du futur biréacteur long courrier caractérisé par le niveau d'innovation à travers notamment l'utilisation importante des matériaux composites ; le processus de fabrication des outillages est lancé et devrait s'étaler jusqu'en 2010 pour un objectif de lancement en 2011 et un objectif de livraison en 2013. Les commandes nettes enregistrées sur les neufs premiers mois de 2009 s'établissent à 15 avions pour ce programme.
- \* Le programme du **Boeing 787 Dreamliner** connaît également aujourd'hui une situation de retard préjudiciable avec une mise en service reportée au moins en 2010 ; ce programme subit ainsi de forts décalages, à l'instar de l'A380, tant pour l'avion que pour ses deux moteurs Trent 1000 : pour les sous-traitants régionaux, il n'y a désormais plus aucune livraison de composants sur avions ou moteurs, et ce depuis plusieurs mois. Le programme 787 a subi 83 annulations de commandes depuis le début 2009 et a déjà perdu six clients, deux autres clients ayant réduit leurs commandes initiales.
- \* Le **Boeing 737** se trouve quant à lui dans une situation similaire à celle des A320, avec une baisse des commandes nettes à 144 avions pour les neufs premiers mois de 2009 : le rythme actuel de 30 avions par mois devrait baisser en 2010, comme pour l'A320. Le constructeur américain est lui aussi confronté aux effets de la crise : pour mémoire, l'Emirat de Dubaï a lancé sa propre compagnie, FlyDubai, qui a commandé 50 Boeing 737-800 ; les déboires financiers actuels de Dubaï pourraient emporter des conséquences négatives sur ces nouveaux marchés.
- \* Le **Boeing 777** subit quant à lui une assez forte réduction du programme à la suite d'annulations de commandes, lesquelles

s'établissent à 22 commandes nettes pour les neufs premiers mois de 2009 ; cette situation vient naturellement impacter l'activité liée à la production de cet avion comme celle de ses deux moteurs exclusifs GE90-115k (cf. version « Long Range ») de l'ordre de 20 % ; Boeing prévoit désormais de passer de sept à cinq 777 long courrier par mois à compter de juin 2010.

- S'agissant du **marché des avions d'affaires**, la situation s'avère encore plus préoccupante :
  - Pour mémoire, entre 2003 et 2008, la part de l'aviation d'affaires était passée de 7,9 % à 17,9 % du marché total. La valeur des livraisons de l'ensemble des constructeurs d'avions d'affaires a accusé dès le premier trimestre 2009 un recul de 18,2 % par rapport à la même période de l'année précédente. Le marché des avions d'affaires subit désormais un véritable effondrement, laissant les constructeurs et donc la sous-traitance, sans visibilité.
  - En effet, **Dassault Aviation** est confronté depuis le début de l'exercice à une détérioration très sévère des commandes de Falcon ainsi qu'à des annulations qui sont désormais supérieures aux commandes. Le chiffre d'affaires correspondant est en baisse de 30 %. Dès le début de l'exercice, les sites de Mérignac et Biarritz ont enregistré une réduction de cadences rapide (de 12 appareils par mois à 8 par mois). Cette situation s'est transformée au cours du premier trimestre 2009 en un véritable effondrement. Le caractère brutal de cette détérioration a conduit le constructeur à une réduction drastique des commandes et à rapatrier de la charge, cette évolution engendrant des difficultés très préoccupantes pour les sous-traitants. Les ventes continuent de plonger aujourd'hui. Cette chute sévère continue d'impacter gravement l'activité du tissu régional et devrait conduire certains sous-traitants à envisager des PSE dans les mois à venir. Quant aux établissements Dassault en Aquitaine, ils se trouvent contraints aujourd'hui de recourir massivement au chômage partiel, jusqu'à six jours par mois, sans visibilité de reprise à court terme.
  - **Bombardier** est également confronté à la réduction des carnets de commandes au premier trimestre 2009 et pourrait s'attendre à une baisse des livraisons de l'ordre de 25 % en 2009. Les livraisons ont enregistré au premier trimestre 2009 une baisse de 16,2 % en valeur par rapport à la même période de l'année précédente. Cette situation générale se traduit par une réduction des cadences de production pour les biréacteurs d'affaires ainsi que par des annulations de commandes pour certains sous-traitants. Par ailleurs, la phase de conception du programme Learjet 85 se poursuit, mais Bombardier ne fournit pas encore de date pour le premier vol.
  - Pour **Embraer** : 2009 voit la première livraison du Lineage 1000 et l'entrée en service du Phenom 300. Cependant, on constate également une baisse importante de commandes pour Embraer. Le constructeur a annoncé par ailleurs qu'il ne devrait pas lancer de nouveau projet d'avions d'affaires dans un proche avenir. Toutefois, si la demande européenne nord-américaine concernant le marché des avions régionaux est toujours en chute libre, Embraer cible désormais davantage le Moyen-Orient dont les

compagnies envisagent de disposer d'avions plus petits afin de compenser les baisses de trafic des vols habituellement réalisés par des monocouloirs types 320. Pour accompagner ce positionnement sur ces marchés du Moyen-Orient, Embraer envisage plusieurs localisations dans la zone, y compris pour l'implantation d'un centre de pièces détachées en 2010.

- S'agissant du **marché de l'aéronautique militaire**, les perspectives pour l'industrie régionale sont également difficiles :
  - Conjoncturellement pour les deux prochains exercices, le volet Défense du plan de relance ne pourra jouer pleinement son effet atténuateur de crise au cours des deux prochaines années, la Loi de Programmation Militaire 2009-2014, qui comporte des éléments conséquents dans son volet Défense (186 milliards, dont 102 milliards d'équipements), prévoyant en effet une baisse des ressources annuelles entre 2009 et 2011.  
Au plan régional, même si la localisation de l'entité opérationnelle de la SIMMAD à Mérignac pour la maintenance des matériels volants constitue une décision encourageante pour l'avenir industriel en Aquitaine, la situation des marchés aéronautiques militaires et des cycles de fabrication demeure à court terme globalement préoccupante pour les entreprises industrielles d'Aquitaine.
  - **A400M** : les retards de mise au point du système propulsif et de son banc d'essai ont conduit à un décalage important du programme : celui-ci accuse désormais un retard évalué entre 3 et 4 ans, ce retard pesant lourdement sur l'activité industrielle régionale. La production de l'A400M a également créé des difficultés importantes au plan financier, aggravées du risque des pénalités prévues dans les contrats. Les retards accumulés ont révélé 2,3 milliards d'euros de surcoûts ; le prix initial de l'ordre de 110 millions d'euros par appareil devrait ainsi être réévalué, cette incidence intervenant dans les négociations sur les livraisons. Les négociations d'un nouveau calendrier de livraison avec les pays partenaires portant sur l'ensemble des aspects financiers, techniques et calendaires du programme, sont remises sur les rails avec ces nouvelles contraintes. L'augmentation du coût afférent au retard constaté nécessite un partage des risques financiers difficiles à obtenir dans la situation actuelle. Dans ce contexte, l'Afrique du Sud a annoncé le 4 novembre l'annulation de sa commande de huit A400M face à l'« incapacité du fournisseur à honorer le calendrier de livraison dans les délais prévus ». Par ailleurs, les livraisons pour la Malaisie (commande de 4 appareils) prévues en 2013 et 2014 devraient subir des reports au moins jusqu'en 2016. L'A400M compte encore aujourd'hui 180 commandes fermes des sept pays européens partenaires. La relance de ce programme apparaît aujourd'hui comme essentielle. Si un premier vol est prévu au cours du mois de décembre 2009 et les premiers vols d'essais programmés pour fin décembre, les entreprises partenaires n'ont toujours pas de visibilité et se trouvent pour certaines confrontées à des problèmes de trésorerie du fait des investissements engagés. Il convient de rappeler que les entreprises d'Aquitaine s'étaient positionnées sur la production de l'A400M et que la situation qui affecte ce programme s'avère désormais fort préjudiciable pour l'industrie des deux régions Aquitaine et Midi-Pyrénées pour laquelle

les livraisons de composants et de fournitures sur cet avion et ses quatre moteurs exclusifs TP400 sont au point mort. Pour mémoire, Thales a passé une provision de plus de 100 millions d'euros au premier semestre 2009 en raison du retard du programme. Les effets en cascade du risk sharing pèsent sur la trésorerie des entreprises. En outre, sur le plan de l'activité, le retard de ce programme, qui est intervenu dans une période de croissance d'activité dans l'aéronautique civile, vient actuellement se conjuguer avec la crise que subit désormais ce secteur : l'effet contra-cyclique atténuateur de crise lié aux activités du secteur Défense se trouve à cet égard aujourd'hui limité.

- **Rafale** : pour mémoire, le nombre total des livraisons de Rafale initialement prévues pour les armées françaises à l'horizon 2019 s'établissait à 294 appareils. La Loi de Programmation Militaire a prévu la livraison de 50 à 66 Rafale entre 2009 et 2014. La livraison des deux premiers Rafale au standard F3 a été effectuée ; les 10 suivants ne devraient pas être livrés avant 2014 (les Super Etendard Modernisés sont prévus pour être opérationnels jusqu'en 2015). La commande globale de 60 Rafale (au titre de la « commande globale n°4 ») vient d'être approuvée par le Ministre de la Défense le 12 novembre 2009 et le marché devrait être notifié par la DGA avant fin 2009 aux principaux industriels concernés parmi lesquels Dassault Aviation, Thales, Safran. Ces 60 Rafale dont les livraisons devraient s'effectuer sur quatre années de la prochaine Loi de Programmation Militaire, viennent s'ajouter aux 50 Rafale F3 commandés pour l'Armée de l'Air (40) et pour la Marine (10). Ce marché qui portera à 180 le nombre de Rafale acquis par la France, devrait concerner une centaine d'entreprises du secteur aéronautique. Ces Rafale seront équipés du nouveau radar à antenne active RBE-2AESA produit par Thales (les Rafale de Tranche 4 devraient aussi intégrer la version PACK CGP du réacteur M88-2 Safran/Snecma). Il convient de noter que les dates de livraisons, conformément à la Loi de Programmation Militaire, pourront être ajustées en fonction des contrats à l'exportation. Les opportunités de prospection dans ce domaine restent centrées sur la vente de 60 Rafale aux Emirats Arabes Unis, actuellement en négociation, et qui pourrait représenter un plan de charge de plusieurs milliards d'euros pour les dix ans à venir.

Pour l'heure, s'agissant de l'activité de Dassault Aviation, le constructeur avait réduit ses cadences pour le Rafale en 2008 puis encore davantage en 2009, passant de 1,5 à 0,8 avion par mois, soit une baisse de près de 50 %.

- S'agissant du **marché des turbines d'hélicoptères** : Il convient de rappeler qu'en 2008 celui-ci demeurait en expansion et que Turbomeca, spécialiste leader de la motorisation des hélicoptères civils, parapublics et militaires, s'était engagé dans une activité très soutenue (1 313 moteurs produits en 2008). De plus, cette activité s'était largement diversifiée avec les hélicoptères civils utilisés pour les déplacements, à l'instar des avions d'affaires, cette dernière catégorie représentant environ 20 % du chiffre d'affaires de Turbomeca. Aujourd'hui, cette activité est également très impactée par la crise conduisant à des réductions très significatives des prévisions de fabrication de moteurs par Eurocopter/Turbomeca, lesquelles

devraient passer de 1 400 moteurs initialement prévus à 900 moteurs en 2010. Ce changement de perspectives ainsi que le contraste entre la période de forte expansion précédente de ces marchés et la baisse actuelle des rythmes de fabrication ne manquent pas d'impacter la sous-traitance (y compris dans les fonctions de support). Turbomeca avait confié en effet une part croissante de sa production à ses sous-traitants. Ceux-ci sont aujourd'hui directement touchés par le rapatriement de charges ainsi que par les très fortes réductions d'activité, et l'alourdissement des stocks. Quant à Turbomeca, la société est contrainte de recourir au chômage partiel et à des non-remplacements de postes, ainsi qu'à l'utilisation importante de périodes de formation pour le personnel en sous-activité.

### **3. Caractérisation des difficultés des entreprises :**

- S'agissant de ***l'activité globale du secteur Aéronautique***, il convient de rappeler que celle-ci s'inscrivait jusqu'en 2008 dans une tendance haussière sur de nombreux segments, le marché civil continuant à évoluer dans un contexte de croissance permettant d'enregistrer de nombreuses commandes et les avions d'affaires connaissant également une croissance forte. Au regard de la structure du tissu industriel aquitain, cette situation avait favorisé pour de nombreuses entreprises un effet retard de l'incidence de la crise. Désormais, la rapidité et la sévérité des détériorations constatées depuis le début de l'exercice 2009 menacent significativement les différents maillons de la chaîne industrielle, et sans doute la structure-même du tissu industriel régional. Il convient à cet égard de faire la part entre le niveau des commandes déjà engrangées par les grands constructeurs et les perspectives à long terme qui seront tirées par l'innovation, d'une part, et d'autre part la situation immédiate de l'ensemble de la chaîne de fabrication, gravement affectée par une baisse d'activité sur la quasi-totalité des marchés correspondants, et ce, sans visibilité de reprise à court terme. C'est l'ensemble du tissu industriel tiré par le secteur Aéronautique Spatial Défense qui se trouve ainsi directement menacé par ces évolutions dont on mesure d'ores et déjà qu'elles vont affecter le niveau de son activité durant les dix-huit prochains mois. Dès lors, une question décisive doit être posée : comment préserver la pérennité des entreprises, des compétences et de l'emploi de ce secteur industriel au plan régional au cours des prochains mois ?
- ***S'agissant des grands constructeurs***, il convient aussi de faire la part de leur situation économique globale et de la situation industrielle.
  - Ainsi, au-delà même des difficultés et des retards constatés pour certains programmes (comme ceux de l'A400M, de l'A380 et de l'A350) qui pèsent lourdement sur la trésorerie des constructeurs, la situation du secteur Aéronautique s'avère aujourd'hui globalement préoccupante, conduisant à des annulations et transferts de commandes dans un contexte où les compagnies aériennes ont vu disparaître 180 millions de passagers au cours de l'exercice 2009. En outre, l'incidence de la restriction de l'accès au crédit fait peser sur les grands constructeurs **Airbus et Boeing** la menace de la réduction du financement des livraisons (le manque à financer correspondrait aujourd'hui à 1/3 du montant des ventes de l'an

- prochain). Cette situation pourrait conduire à une baisse du nombre des livraisons de l'ordre de 20 % par rapport aux objectifs annuels.
- Quant à **Dassault**, la situation à la fin de l'exercice 2009 se révèle particulièrement difficile. Le resserrement prononcé du marché des avions d'affaires d'une part, le ralentissement des commandes du Rafale d'autre part pourraient venir remettre en cause son modèle économique actuel. L'espoir réside toutefois dans la reprise des commandes du Rafale et les perspectives à l'exportation. Mais à court terme, la situation s'avère extrêmement préoccupante.
  - Globalement, les reports, les réductions et les annulations de commandes qui caractérisent l'activité actuelle se traduisent directement sur les rythmes de fabrication, donc sur la sous-traitance, qui risque devoir traverser au plan régional une longue période de dégradation de son activité.
- S'agissant de **la sous-traitance** :
    - **La situation des équipementiers de rang 2 et surtout de rang 3**, confrontés à la réduction et à l'arrêt des commandes ainsi qu'aux difficultés sur les couvertures de change, s'est largement précarisée.
    - **C'est la soudaineté des modifications des rythmes de fabrication au regard des objectifs initiaux sur lesquels s'étaient calées les entreprises de la chaîne de fabrication, qui est venue impacter brutalement la sous-traitance**, alors même que celle-ci avait été orientée précédemment sur des perspectives de croissance forte sur les marchés concernés :
      - C'est évidemment le cas des marchés de sous-traitance de **Dassault Aviation** : sur le programme Falcon, la sous-traitance a constaté un coup d'arrêt brutal des commandes au 1<sup>er</sup> trimestre 2009 se traduisant par une annulation pure et simple des commandes (avec parfois du lissage, mais avec comme résultante une activité réduite à néant à l'horizon de quelques mois). Cette situation s'avère particulièrement préoccupante en raison d'une part de la soudaineté de son intervention, d'autre part de la durabilité probable de cette situation qui risque se prolonger sur de nombreux mois, voire se compter en années.  
Par ailleurs, la réduction du rythme de production des Rafale s'est traduite la plupart du temps par une annulation des commandes et une charge réduite à ZERO à très court terme, et ce sans visibilité immédiate de reprise. Ainsi, l'incidence sur la sous-traitance de la réduction d'activité de Dassault Aviation a correspondu dès le premier semestre 2009 à une baisse de charge immédiate de 40 à 60 % pouvant aller jusqu'à 100 %.
      - Ce type de situation dans laquelle les sous-traitants étaient engagés fortement sur certains programmes en développement et sont confrontés désormais à un revirement de tendances très net caractérisé à des degrés divers l'ensemble des marchés du secteur aéronautique pour de multiples donneurs d'ordres. On peut également citer par exemple l'incidence de la réduction d'activité du motoriste **Safran/Turbomeca** : ainsi, Turbomeca, après avoir livré 1 300 moteurs en 2008, avait progressivement augmenté son rythme mensuel de fabrication pour un objectif de 1 700 livraisons en 2009 ; la baisse de la demande a conduit à réviser cet objectif à 1 100 moteurs au 1<sup>er</sup> trimestre 2009, puis à 900 dès la fin de l'exercice et

pour l'année 2010. Cette révision correspond donc à un différentiel d'engagement industriel de 800 moteurs, soit une réduction de 50 %. Or, l'avance dans le cycle de production de certains sous-traitants les avait nécessairement engagés sur des rythmes de production haussière nécessitant davantage de ressources. Dans ce contexte, la baisse des cadences implique d'abord de résorber les stocks, conduisant au gel et à l'arrêt des commandes durant plusieurs mois pour la sous-traitance. Cette situation signifie dès lors des annulations de commandes pour la sous-traitance régionale pouvant signifier une réduction à ZERO, et ce pour une période de plusieurs mois.

- S'agissant des programmes **Airbus**, les sous-traitants régionaux se trouvent confrontés au minimum à une baisse de 15 % par rapport seulement à quelques mois ; cette baisse peut représenter jusqu'à près de 100 % lorsque par exemple les sous-traitants ne sont positionnés que sur le programme A380 ; en outre, cette baisse représente au moins 40 % par rapport à ce qui avait été initialement prévu pour les sous-traitants qui sont positionnés sur l'ensemble des programmes Airbus et de leurs moteurs. Ainsi, par exemple, au plan microéconomique, pour un sous-traitant dont la charge Airbus (avions + moteurs) était en début d'année de 30 %, la situation actuelle représente environ 12 points de charge en moins à ce jour (1er juin 2009) ; si cette charge était de 60 % en début d'année, cela représente un quart de charge en moins, pouvant aller dans certains cas jusqu'à plus d'un tiers de charge en moins par rapport à février 2009. En outre, **les retards de fabrication** cumulés constatés sur certains grands programmes (comme par exemples l'A380, l'A400M et l'A350) peuvent représenter un « trou d'activité » de 6 à 18 mois pour certains sous-traitants.
- S'agissant des programmes **Boeing**, l'incidence représente une baisse de moins 20 % en moyenne ; pour un sous-traitant dont la charge Boeing (avions + moteurs) était en début d'année de 30 %, cela représente désormais environ 12 points de charge en moins à ce jour (juin 2009).
- Le décalage entre la situation globale des grands constructeurs et celle des PME/ETI sous-traitantes s'explique également par la circonstance qu'en raison du caractère global de la crise, les sous-traitants aéronautiques subissent de plein fouet et simultanément les réductions, retards et annulations de commandes en provenance de plusieurs constructeurs : ainsi, **les PME/ETI sous-traitantes sont appelées à porter l'ensemble de la vulnérabilité sectorielle**. Or, de nombreuses PMI et ETI régionales travaillent simultanément pour plusieurs constructeurs (Airbus, Boeing, Safran, Dassault, Bombardier, Embraer...). Il est donc important de considérer, sur le plan microéconomique, que **les incidences de ces variations de fabrication peuvent se cumuler pour de nombreux sous-traitants engagés dans des programmes commandés par plusieurs donneurs d'ordres**. Ainsi, par exemple un sous-traitant dont la charge se répartissait directement ou indirectement (moteurs) en début d'année à égalité entre Airbus, Boeing, Dassault et Turbomeca peut avoir perdu aujourd'hui (juin 2009) - donc en moins d'un trimestre - de l'ordre de 40 % de sa charge, cet impact pouvant varier selon la proportion d'engagement des programmes concernés, de 20 % à 60 % de l'ensemble de son activité. Pour les sous-traitants engagés sur

moins de programmes, par exemple fournisseurs de Dassault et Turbomeca, la situation s'avère désormais dramatique, avec une baisse de charge de 50 % minimum pouvant aller jusqu'à 80 % **et plus**, sans nouvelles perspectives sur longue période, cette situation hypothéquant donc la survie de ces entreprises.

- Pour affronter la soudaineté, le caractère massif, et la durabilité de cette perte d'activité, **les PMI et les ETI régionales** se trouvent particulièrement vulnérabilisées : en effet, beaucoup d'entre elles ne disposent plus désormais d'aucune visibilité sur leurs carnets de commandes court terme : beaucoup d'entre elles avaient investi pour améliorer leurs performances et accompagner au mieux les donneurs d'ordres dans la période d'expansion précédente ; et nombre d'entre elles présentent désormais une structure financière fragilisée avec des capitaux propres souvent faibles et des problèmes de trésorerie. La baisse des commandes rend particulièrement difficile pour ces entreprises le portage des amortissements liés aux investissements réalisés pour accompagner la croissance initialement envisagée.
- En outre, certaines d'entre elles se trouvent engagées dans des programmes aéronautiques en **risk-sharing** : celles-ci ne bénéficient pas d'un lissage multiprogrammes et elles subissent des retards d'encaissements dus aux retards des programmes, tout en devant assumer les no-recurrent costs (NRC).
- Les effets désastreux du « trou d'air » d'activité que représentent pour la situation financière de nombreuses PMI et ETI sous-traitantes, les incidences brutales de la crise se trouvent en outre parfois aggravés au plan de la trésorerie lorsque celles-ci subissent des retards de paiement, voire des défaillances de créanciers. Les difficultés d'application de la LME en matière de délais de paiement, notamment pour un secteur d'activité mondialisé, sont parfois de nature à amplifier ces problèmes de trésorerie qui menacent directement la pérennité d'entreprises performantes. Dans ce contexte, la pression exercée sur les sous-traitants à travers certaines pratiques d'achats sur le terrain peut être de nature à aggraver des situations dangereuses, caractérisées par un « dumping » de fait.
- Dès lors, de nombreuses entreprises sont d'ores et déjà confrontées à des pertes d'exploitation et à une trésorerie difficile qui viennent amplifier le risque de voir survenir à court terme des plans sociaux ainsi qu'à terme, le risque de **dépôts de bilan d'entreprises technologiques performantes dont l'activité nécessaire à la filière aéronautique doit pourtant être considérée comme stratégique pour le tissu régional.**
- Cette situation peut conduire à la disparition d'entreprises de pointe dont l'activité est déterminante pour les compétences industrielles régionales. Ce risque est également celui de **la déperdition des compétences** des salariés opérateurs, techniciens et ingénieurs qui travaillent pour le secteur aéronautique en Aquitaine. Il menace directement l'attractivité de la filière et sa capacité à renouveler les compétences pour préparer la reprise.
- Face à cette menace majeure qui concerne le noyau dur de l'économie régionale, moteur de la croissance, l'éventualité de la reprise ultérieure d'entreprises par des groupes, qui pourrait être évoquée comme solution de sortie de crise, ne peut suffire en aucune manière à garantir la pérennité des compétences des entreprises régionales au service de

l'Aéronautique : en effet, ces possibilités ne pourraient s'avérer que partielles (elles comportent en outre de manière intrinsèque le risque d'une ponction de savoir-faire déconnectée de la structure du tissu régional).

- Il est donc essentiel, face à la gravité de cette situation, à l'importance des enjeux, et à la rapidité des conséquences négatives qui pourraient en résulter, d'initier et de mettre en œuvre dans les meilleurs délais un plan global destiné à assurer la pérennité des performances et des compétences des entreprises sous-traitantes de l'Industrie Aéronautique.

## **II – NÉCESSITÉ D'UN PLAN D'URGENCE A DIMENSION NATIONALE ET RÉGIONALE EN FAVEUR DE LA SOUS-TRAITANCE AÉRONAUTIQUE**

---

### **1. Importance structurelle des problèmes à résoudre :**

#### ***1.1 Principales caractéristiques des évolutions actuelles :***

- distorsion entre la situation macroéconomique globale du secteur et les problèmes microéconomiques des entreprises sous-traitantes ;
- amplification des effets de la crise sur la sous-traitance, appelée à supporter par un effet cumulatif l'ensemble de la vulnérabilité sectorielle ;
- risque de blocages en chaîne entraînant des cumuls de retards et des ruptures de continuité sur l'ensemble de la supply chain et des process de la filière ;
- menace directe sur la structure du tissu industriel des régions les plus concernées par l'activité aéronautique ;
- effet d'entraînement des problèmes de la sous-traitance aéronautique sur les industries mécaniques et électroniques connexes ;
- risque de déperdition rapide des compétences industrielles à la suite des PSE qui seront mis en œuvre ;
- risque de déficit à moyen terme au plan territorial des capacités de sous-traitance pour les donneurs d'ordres de l'aéronautique, constituant une entrave structurelle aux conditions de la reprise.

#### ***1.2 Caractère global des problèmes à résoudre :***

Ceux-ci peuvent être regroupés en trois grandes catégories :

- l'aggravation rapide des tensions de trésorerie ;
- la dégradation de la structure financière des PMI/ETI concernées ;
- l'évaporation de l'emploi et des compétences dédiées.

### **2. Les orientations utiles d'un plan d'urgence en faveur de la sous-traitance aéronautique :**

#### ***2.1 Objectifs principaux :***

- Sauvegarder le « cœur » stratégique des PMI et ETI régionales aux compétences spécialisées dédiées à l'Aéronautique ;
- Limiter la dégradation de l'emploi dans ce secteur et pérenniser les compétences pour préparer la reprise.

La poursuite de ces objectifs nécessite l'adoption rapide d'un plan multidimensionnel incluant un volet social, un volet économique et financier, des engagements nationaux ainsi qu'une mobilisation régionale permettant de poursuivre un plan d'action dans la durée (18 mois).

## 2.2 Moyens (propositions) :

### A - Un engagement national pour sauvegarder la sous-traitance aéronautique :

- Au-delà de l'Industrie Automobile, le secteur Aéronautique constitue par définition une dimension stratégique de l'activité industrielle française et de ses capacités exportatrices : en conséquence – et au regard de l'analyse de la situation actuelle et de la rapidité de sa dégradation – il semble désormais indispensable d'envisager d'élargir à la sous-traitance aéronautique l'effort national adopté aux premiers temps de la crise en faveur de l'Automobile.
- Il conviendrait en particulier de favoriser la mise en œuvre rapide d'un plan d'action permettant :

#### 1. De répondre par des soutiens financiers adaptés au triple objectif de consolidation de la structure financière, de financement de l'innovation et de soutien de la trésorerie des PMI-ETI :

- D'orienter la mobilisation de prêts participatifs garantis par l'Etat via le **fonds stratégique d'investissement** en fonction de la dimension stratégique de la sous-traitance aéronautique à la fois vis-à-vis des différents donneurs d'ordres mais aussi de leurs propres fournisseurs, qui constituent l'assise industrielle du tissu régional dans sa diversité, et ce, sans préjudice de l'absence de visibilité constatée actuellement sur ces marchés ; il s'avère en effet qu'aujourd'hui le critère de visibilité demeure déterminant dans les décisions de prise de participation, dans les PMI et ETI, alors même que les grands groupes industriels sont conduits à raisonner plus globalement et à beaucoup plus long terme.
- De mettre en œuvre la création d'un « **fonds d'intervention sectorielle** » alimenté par l'État, spécialement dédié à la continuité et au redéploiement industriel des entreprises de sous-traitance aéronautique, à l'instar du fonds qui doit être spécialement créé pour les équipementiers automobiles.
- De développer le financement de l'innovation en **élargissant de manière volontariste et incitative le recours au crédit d'impôt recherche pour les PMI et les ETI** en ouvrant son potentiel et ses modalités d'application, afin de favoriser le développement des dépôts de brevets et la mise en œuvre d'une véritable politique de recherche

et développement permettant à cette catégorie d'entreprises d'accéder aux marchés par l'innovation.

- De **développer l'appui public à l'innovation duale**, à la fois pour les applications civiles et militaires, par des dispositifs spécifiques accessibles aux PMI, ainsi qu'aux entreprises de taille intermédiaire (par exemple par l'extension aux ETI du dispositif du Régime d'Appui aux PME pour l'Innovation Duale pour les industries de Défense).
- S'agissant des problèmes actuels de trésorerie des PMI et ETI concernées - et plus largement de l'ensemble des entreprises industrielles - il paraît également important :
  - d'adapter l'application de la Loi de Modernisation de l'Économie en matière de **délais de paiement à l'activité des entreprises exportatrices** au-delà d'un seuil minimal d'activité à l'export ;
  - **de favoriser l'adoption de règles communes normalisées applicables dans un contexte d'activité mondialisée** telle que l'Aéronautique dont les services Achats sont de plus en plus centralisés au plan européen et international (et donc davantage éloignés des PMI/ETI sous-traitantes locales qui se trouvent de ce fait directement confrontées aux risques de dérives techniques dans l'application de la Loi) ;
  - de permettre **l'adoption et l'application de normes destinées à éviter les effets néfastes des dérives liées à certaines pratiques en matière d'achats industriels** (dumping de fait, enchères inversées...).

2. De **renforcer la cohésion commerciale** de l'ensemble des entreprises intervenant dans ce secteur d'activité en favorisant :

- le développement de moyens de marketing industriel au plan territorial, sur la base d'une organisation systématique de veille des marchés industriels ;
- la décentralisation des centres de décisions dans l'ensemble des régions à vocation aéronautique, dont l'Aquitaine ;
- l'alliance des moyens de conquête commerciale entre les grands groupes industriels et les ETI et PMI, à travers des actions collectives dédiées ou des « plateaux-projets d'action commerciale » ainsi qu'à l'exportation ;
- la mise en cohésion de l'incitation à l'innovation et à la recherche-développement pour les PMI et des capacités d'obtention des marchés pour les mêmes entreprises, sur la base d'une logique de « partage de valeur créée » ;
- le soutien et la mise en œuvre d'une politique opérationnelle de partenariats en amont, dès la définition des produits, entre les groupes industriels et les PMI/ETI ;
- le développement de l'information des PMI sur la visibilité des marchés à court et moyen termes ;
- la facilitation pour les PMI/ETI de l'accessibilité des marchés, directe ou au sein de la chaîne de sous-traitance ;
- la mise en œuvre d'une politique volontariste de soutien à l'exportation pour les PMI/ETI, sur la base de partenariats organisés avec les groupes industriels ;

- l'adoption d'un « Small Business Act » permettant de limiter la marginalisation de l'accessibilité des PMI aux marchés de l'Aéronautique et de la Défense dans un contexte de globalisation croissante. Cette proposition pourrait être mise en œuvre initialement par l'adaptation de nouvelles clauses contractuelles (déjà partiellement adoptées à travers la modulation des clauses de pénalités de retard ou la majoration des frais de plans d'acquisitions) élargissant systématiquement le rôle des partenariats avec les PMI/ETI pour les marchés militaires passés par le Ministère de la Défense.

## **B – Des mesures d'urgence régionale en faveur de la sauvegarde et du redéploiement industriel :**

- ***Il convient de noter à cet égard que les propositions formulées par l'UIMM Aquitaine à la fin du premier semestre 2009 ont été prises en compte par les pouvoirs publics Etat et Région, à travers notamment :***
  - 1. l'adoption par le Conseil Régional d'Aquitaine d'un moratoire pour les avances remboursables et d'une procédure d'acompte immédiat pour le financement des investissements matériels et immatériels ;***
  - 2. la signature d'un Accord-cadre Etat-Région-UIMM Aquitaine permettant d'optimiser les soutiens aux entreprises en articulant les dispositifs de financement des mesures en faveur de l'emploi (GPEC, prêts de main d'œuvre, mobilité) et de la formation professionnelle, y compris au bénéfice des salariés éventuellement touchés par des plans de sauvegarde de l'emploi, en vue d'assurer la préservation des compétences industrielles ;***
  - 3. la prolongation de l'action collective « Croissance PMI » portée par l'UIMM Aquitaine et destinée à favoriser l'accessibilité des marchés pour les PMI, y compris sur des marchés de diversification ;***
  - 4. le projet de lancement dès janvier 2010 d'une action collective pour l'ensemble des entreprises de la branche professionnelle des industries de la Métallurgie, destinée à :***
    - établir un diagnostic « fin » des besoins, entreprise par entreprise ;***
    - définir des leviers d'adaptation et de progrès dans les domaines du marketing industriel, de la finance et des relations avec les partenaires financiers, de l'organisation industrielle et de l'amélioration de la compétitivité, des technologies et des innovations technologiques, de l'éco-conception, des alliances et regroupements d'entreprises, de la structuration commerciale, de la formation, de la promotion, de la communication industrielle et des stratégies de notoriété ;***
    - de préparer des plans d'actions pour chacune des entreprises engagées dans l'action.***

- **L'adoption d'un plan régional en faveur de la sauvegarde et du redéploiement industriel mobilisant l'ensemble des acteurs concernés au-delà des strictes logiques de « filières » :**
  - L'activité des « filières », à l'image des arbres qui puisent leurs substances à travers le réseau racinaire, s'appuie sur un ensemble de sous-traitants dont la taille s'accroît au fur-et-à-mesure de la globalisation des marchés et de l'augmentation croissante de la taille des work-packages ; en amont, elle puise ses ressources et ses compétences sur une chaîne démultipliée de sous-traitance qui dépasse toute sectorisation formelle pour s'appuyer avant tout sur les meilleures compétences, applicables à de multiples marchés industriels.
  - Les grands donneurs eux-mêmes développent des politiques d'achat destinées à réduire le seuil de dépendance des sous-traitants et à favoriser la diversification de leur portefeuille clients.
  - Il est donc essentiel de préserver et d'optimiser le potentiel de redéploiement industriel de l'ensemble du tissu régional permettant l'ouverture sur de nouveaux marchés, sur la base d'une nouvelle structuration du tissu industriel fondée d'une part sur le renforcement des entreprises de taille intermédiaire, d'autre part sur la préservation de la diversité des PMI en capacité d'intervenir sur plusieurs marchés et micro-marchés.
  - C'est ainsi deux politiques complémentaires qui devraient être menées pour être en capacité optimale de conquérir les marchés porteurs du futur et d'assurer les fabrications correspondantes : une politique de segmentation de « filières », complétée par une politique de marchés plus transversale et horizontale où pourront être valorisés les atouts des multiples acteurs d'irrigation du tissu industriel.

## **CONCLUSION :**

L'Aquitaine connaît aujourd'hui les effets dévastateurs de la crise financière sur l'économie réelle de l'activité industrielle et leur amplification pour les PMI et les ETI régionales qui menacent gravement le tissu et l'emploi industriels.

Du fait des contraintes spécifiques de l'activité aéronautique et de la nature de ses cycles de fabrication, l'Aquitaine a subi un effet retard d'entrée dans la crise, mais celle-ci risque d'être durable pour l'Industrie, et ses effets amplifiés du fait de la situation particulière de la sous-traitance aéronautique.

La situation actuelle du secteur aéronautique est ainsi de nature à peser sur de nombreuses ETI, PMI et TPI.

Dans cette situation, il convient :

- d'éviter d'amplifier les effets de la crise par des ruptures industrielles ;
- de garantir les conditions possibles de la reprise industrielle ;
- et pour cela, de mettre en œuvre dès janvier 2010 **un plan d'urgence PMI/ETI** optimisant à très court terme l'ensemble des ressources étatiques et régionales susceptibles de conforter au plan territorial le secteur industriel, en favorisant, au-delà d'une stricte politique de filières, une action transversale pour sauver l'Industrie.

L'innovation de rupture que peut engendrer la situation actuelle ne doit pas conduire à sacrifier des pans entiers de l'Industrie, indispensables à l'essor et à la structuration des filières du futur.